

ДОГОВОР О ПАТЕНТНОЙ КООПЕРАЦИИ

от
МЕЖДУНАРОДНОГО ПОИСКОВОГО ОРГАНА

Кому:

РФ, 103735, Москва,
ул. Ильинка, д. 5/2,
ООО «Союзпатент»

PCT

ПИСЬМЕННОЕ СООБЩЕНИЕ ОТ
МЕЖДУНАРОДНОГО ПОИСКОВОГО ОРГАНА
(PCT Правило 43bis.1)

Дата отправки: 10 июня 2004 (10. 06. 2004)
(день/месяц/год)

№ дела заявителя или агента: R4391

ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШИХ ДЕЙСТВИЙ
См. пункт 2 ниже

Номер международной заявки:
PCT/RU 2004/000158

Дата международной подачи
27 апреля 2004 (27. 04. 2004)

Самая ранняя дата приоритета
07 июля 2003 (07. 07. 2003)

Международная патентная классификация (МПК-7):

B60V 1/14

Заявитель: ТАЛАНОВ Александр Васильевич и др.

1. Данное заключение содержит информацию, относящуюся к следующим разделам:



Раздел I Основа сообщения



Раздел II Приоритет



Раздел III Отсутствие заключения относительно новизны, изобретательского уровня и промышленной применимости



Раздел IV Нарушение единства изобретения



Раздел V Утверждение в соответствии с Правилom 43 bis.1 (a)(i) в отношении новизны, изобретательского уровня и промышленной применимости; ссылки и пояснения, подкрепляющие такое утверждение



Раздел VI Некоторые цитируемые документы



Раздел VII Некоторые дефекты международной заявки



Раздел VIII Некоторые замечания, касающиеся международной заявки

2. ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ

Если требование на проведение международной предварительной экспертизы будет подано, тогда данное сообщение будет рассматриваться как первое письменное сообщение от Органа международной предварительной экспертизы ("IPEA"). Данная норма не применяется в случае, когда заявитель выбирает другой Орган, отличный от данного, в качестве IPEA, и выбранный IPEA уведомил Международное бюро в соответствии с Правилom 66.1 bis(b), что письменные сообщения от данного Международного поискового органа не будут рассматриваться как таковые.

Если данное сообщение рассматривается в качестве первого письменного сообщения IPEA, как предусмотрено выше, заявителю предлагается представить в IPEA письменный ответ с изменениями, в случаях когда это целесообразно, до истечения 3-х месяцев с даты почтовой отправки Формы PCT/ISA/220 или до истечения 22-х месяцев с даты приоритета, в зависимости от того, какой срок истекает позднее.

Для дополнительной информации, см. Форму PCT/ISA/220.

3. Для дальнейших разъяснений см. Форму PCT/ISA/220.

Наименование и адрес Международного поискового органа:
Федеральный институт промышленной собственности,
РФ, 123995, Москва, Г-59, ГСП-5,
Бережковская наб., 30-1

Факс: 243-3337, телетайп: 114818 ПОДАЧА

Уполномоченное лицо:

В. Бернадский

Телефон № 240-25-91

**ПИСЬМЕННОЕ СООБЩЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОГО ПОСИКОВОГО ОРГАНА**

Номер международной заявки:
PCT/RU 2004/000158

Раздел I Основа сообщения

1. Относительно языка, данное сообщение подготовлено на основе международной заявки, на языке, на котором она была подана, если иное не указано ниже.

- ☐ Данное сообщение подготовлено на основе перевода с первоначального языка на следующий язык _____, который является языком перевода, предоставленный для целей международного поиска (в соответствии с Правилами 12.3 и 23.1(b)).

2. Относительно любой последовательности нуклеотидов и/или аминокислот, раскрытой в международной заявке и необходимой для заявленного изобретения, данное сообщение подготовлено на основе:

a. тип материала

- ☐ перечень последовательностей
- ☐ таблицы, относящиеся к перечню последовательностей

b. формат материала

- ☐ в машинописной форме
- ☐ в машиночитаемой форме

c. время подачи/предоставления

- ☐ содержались в первоначально поданной заявке
- ☐ первоначально поданы вместе с международной заявкой в машиночитаемой форме
- ☐ представлены впоследствии в данный Орган для целей проведения поиска

3. ☐ Дополнительно, в случае, если более чем одна версия или копия перечня последовательности и/или соответствующая таблица, были поданы первоначально или были представлены впоследствии, требуется, чтобы информация в последующих или дополнительных копиях была идентична той, которая была в первоначально поданной заявке, или не выходила за рамки раскрытия первоначально поданной заявки.

4. Дополнительные комментарии:

**ПИСЬМЕННОЕ СООБЩЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОГО ПОСИКОВОГО ОРГАНА**

Номер международной заявки:
PCT/RU 2004/000158

Раздел V Утверждение в соответствии с Правилom 43 bis.1(a)(i) в отношении новизны, изобретательского уровня и промышленной применимости; ссылки и пояснения, подкрепляющие такое утверждение

1. Утверждение

Новизна (N)	Пункты	1-5	ДА
	Пункты		НЕТ
Изобретательский уровень (IS)	Пункты	1-5	ДА
	Пункты		НЕТ
Промышленная применимость (IA)	Пункты	1-5	ДА
	Пункты		НЕТ

2. Ссылки и пояснения, подкрепляющие такое утверждение:

Источники информации, принятые во внимание при составлении письменного сообщения:

D1 : US 3612208 A,
D2 : US 3292721 A,
D3 : GB 2091659 A,
D4 : SU 768124 A.

Из D1 известен аппарат на воздушной подушке, содержащий корпус, ограждение, образующее с днищем подъемную камеру, крыльчатый движитель, выполняющий функцию носового тянущего вентилятора, двигатель для привода вентилятора, тяговый контур (воздушный продольный канал) и подъемный контур (камеру воздушной подушки), разделенные ребром (криволинейной лопаткой), предназначенным для направления потока воздуха от крыльчатого движителя (вентилятора) в указанные контуры (каналы и камеру воздушной подушки), систему управления аппаратом (поворотные листы впереди воздушных каналов) и систему управления рулями направления (поворотными лопатками на передней и задней частях корпуса аппарата), образующие сопло тягового контура (между задними крайними вертикальными лопатками, платформой корпуса и горизонтальной задней лопаткой).

В D2 раскрыт аппарат на воздушной подушке содержащий корпус, гибкое ограждение, образующее с днищем подъемную камеру, носовой тянущий вентилятор, двухтактный двигатель внутреннего сгорания для привода вентилятора, тяговый контур и подъемный контур, объединенные в единую камеру воздушной подушки) с задней заслонкой для тяговой струи, систему управления аппаратом (поворотные кормовые верхние заслонки для выпуска воздуха из камеры) и систему управления рулем направления.

В D3 раскрыт аппарат на воздушной подушке, имеющий корпус, гибкое ограждение, образующее с днищем подъемную камеру, вентилятор, двигатель для привода вентилятора, тяговый контур (корпус вентилятора) и подъемный контур (камеру воздушной подушки), разделенные ребром (горизонтальной верхней стенкой), предназначенным для направления потока воздуха от вентилятора в указанные контуры (каналы и камеру воздушной подушки), систему управления аппаратом (поворотные и горизонтальные лопатки за корпусом вентилятора).

Дополнительный лист

В D4 раскрыто реверсивное рулевое устройство транспортного средства, в частности, судна на воздушной подушке с двигателем, выходное сопло которого оборудовано поворотными заслонками (по существу ковшами) для тягового контура.

Однако D1-D4 не раскрывают аппарат на воздушной подушке, содержащий систему управления аппаратом, включающую систему управления ковшом реверса тяги и систему управления рулями направления, управляющие поверхности которых расположены на срезе сопла и в подъемном контуре, причем рули направления кинематически связаны друг с другом и органом управления аппаратом.

Данные отличительные признаки, направленные на обеспечение возможности разворота аппарата на месте и более точного его маневрирования аппарата на малых скоростях хода и на скоростях хода, близких к нулю, не являются очевидными для специалиста в данной области техники.

В связи, с чем п. 1 и зависимые п.п. 2-4 формулы соответствует критериям «новизна» и «изобретательский уровень»

П.п. 1-4 соответствуют критерию промышленной применимости.

IAP20 Rec'd FGT/PTO 03 JAN 2006

WRITTEN REPORT ON INTERNATIONAL SEARCH**2. References and explanations supporting the conclusion:**

References taken into account when compiling the written report:

D1: US 3612208 A,

D2: US 3292721 A,

D1: GB 2091659 A,

D2: SU 768124 A,

An air-cushion vehicle is known from D1; the vehicle comprises a body, an enclosure forming a lifting chamber with the bottom, a vane propeller as a front thrust fan, an engine for driving the fan, a propelling contour (an air longitudinal duct) and a lift contour (an air-cushion chamber) which are divided by a ridge (a curved blade) which is used for guiding an air flow from the vane propeller to said contours (the duct and air-cushion chamber), a vehicle control system (turnable sheets in front of air ducts) and a control system for direction rudders (turnable blades at the front and rear parts of the vehicle body) forming a nozzle of the propelling contour (between the vertical blades, the body platform and the horizontal back blade).

D2 discloses an air-cushion vehicle comprising a body, a flexible enclosure forming a lifting chamber with the bottom, a nose propelling fan, a two-stroke engine for driving the fan, a propelling contour and a lift contour combined into a single air-cushion chamber with a back flap for thrust jet, a vehicle control system (turnable stern upper flaps for letting air out of the chamber) and a control system for direction rudder.

D3 discloses an air-cushion vehicle comprising a body, a flexible enclosure forming a lifting chamber with the bottom, a fan, an engine for driving the fan, a propelling contour (the fan body) and a lift contour (air-cushion chamber) divided by a ridge (a horizontal upper wall) which is used for guiding an air flow from the fan to said contours (the ducts and air-cushion chamber), a vehicle control system (turnable and horizontal blades behind the fan body).

D4 discloses a reverse rudder devise for a transport means, in particular for an air-cushion vehicle with a propulsion device provided with turnable flaps (essentially buckets) for a propelling contour.

However references D1-D4 do not disclose an air-cushioned vehicle comprising a vehicle control system comprising a thrust reverser bucket control system and a control system for direction rudders with control surfaces disposed at the cut of the nozzle and in the lift contour, wherein said direction rudders being kinematically connected to each other and to the vehicle steering device.

Said distinctive features providing for reversing the vehicle at the site and more accurate maneuvering at low speed and at speed close to are nor obvious to a specialist in the art.

Thus claim 1 and dependent claims 2 to 4 correspond to the criteria of novelty and inventive step.

Claims 1 to 4 correspond to the criterion of industrial applicability.